

Réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et accès aux informations sur la répartition et l'entretien des véhicules

2007/0295(COD) - 18/06/2009 - Acte final

OBJECTIF : introduire des limites plus strictes pour les oxydes d'azote et les particules (Euro VI) émis par les camions et les autobus.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE.

CONTENU : à la suite d'un accord en première lecture avec le Parlement européen, le Conseil a adopté un règlement qui impose une réduction des oxydes d'azote et des particules émis par les camions et les autobus par rapport au niveau Euro V.

Les principales dispositions du règlement sont les suivantes :

Champ d'application : le règlement s'applique aux véhicules à moteur des catégories M 1, M 2, N 1 et N 2, tels que définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence dépasse 2610 kg et à tous les véhicules à moteur des catégories M 3 et N 3, tels que définis dans ladite annexe.

À la demande du constructeur, la réception d'un véhicule complet accordée conformément au règlement et à ses mesures d'exécution est étendue : i) au même véhicule incomplet ayant une masse de référence ne dépassant pas 2610 kg, si le constructeur peut démontrer que toutes les combinaisons de carrosserie devant être montées sur le véhicule incomplet augmentent la masse de référence du véhicule au-delà de 2610 kg ; ii) à ses variantes et versions ayant une masse de référence dépassant 2380 kg, pour autant que le véhicule satisfasse également aux exigences en matière de mesure des émissions de gaz à effet de serre et de consommation de carburant établies dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses mesures d'exécution.

Obligations des constructeurs : les constructeurs doivent démontrer que tous les nouveaux véhicules, tous les nouveaux moteurs et tous les nouveaux dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution requérant une réception, qui sont vendus ou mis en service dans la Communauté, ont été réceptionnés conformément au règlement et à ses mesures d'exécution. Ils doivent veiller à ce que les procédures de réception destinées à vérifier la conformité de la production, la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution et la conformité en service soient suivies. À cet effet, la directive détermine les kilométrages et les intervalles par référence auxquels les essais de durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution mis en œuvre pour la réception et l'essai de conformité des véhicules ou moteurs en service doivent être effectués.

Exigences et essais (comitologie) : la Commission adoptera, en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle, les mesures d'application suivantes : i) émissions au tuyau arrière d'échappement; ii) émissions du carter ; iii) systèmes OBD et performances en service des dispositifs de

maîtrise de la pollution ; iv) dispositifs de maîtrise de la pollution ; v) émissions de CO₂ et consommation de carburant ; vi) octroi d'extensions d'homologations; vii) équipements d'essai; viii) carburants de référence, comme l'essence, le gazole, les gaz et les biocarburants, tels que le bioéthanol, le biodiesel et le biogaz; ix) mesure de la puissance du moteur; x) fonctionnement correct et régénération des dispositifs de maîtrise de la pollution; xi) dispositions spécifiques pour assurer le fonctionnement correct des mesures de maîtrise des émissions de NOx.

Accès aux informations : les constructeurs devront : i) fournir aux opérateurs indépendants un accès sans restriction et standardisé aux informations du système OBD, aux équipements de diagnostic et autres, aux outils, y compris les logiciels appropriés, et aux informations concernant les réparations et l'entretien des véhicules ; ii) fournir un système standardisé, sécurisé et à distance pour permettre aux réparateurs indépendants de réaliser des opérations qui impliquent d'accéder au système de sécurité du véhicule.

En attendant l'adoption de la norme pertinente, par exemple à l'issue des travaux du CEN, les informations du système OBD et les informations concernant les réparations et l'entretien des véhicules doivent être présentées de manière aisément accessible et non discriminatoire. Cette information doit être disponible sur les sites internet des constructeurs, ou, si cela n'est pas possible du fait de la nature de l'information, sous un autre format approprié.

Il faut noter que le règlement **définit un «système de diagnostic embarqué»** ou « système OBD » comme un système embarqué dans un véhicule ou un moteur qui a la capacité de détecter des dysfonctionnements et, le cas échéant, de signaler leur survenance par l'intermédiaire d'un système d'alarme, d'identifier le domaine probable de dysfonctionnement au moyen d'informations stockées dans une mémoire d'ordinateur et de communiquer ces données aux fins de consultation.

Réception des pièces de rechange : la vente ou le montage, sur un véhicule, de dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution neufs destinés à être montés sur des véhicules homologués conformément au règlement et à ses mesures d'exécution, seront interdits s'ils ne sont pas d'un type pour lequel une réception a été octroyée en conformité avec le règlement et avec ses mesures d'exécution.

Incitations financières : les États membres pourront accorder de telles incitations. Ces incitations s'appliqueront à tous les véhicules neufs mis sur le marché de l'État membre concerné, qui sont conformes au règlement et à ses mesures d'exécution. Toutefois, elles cesseront de s'appliquer au plus tard le 31 décembre 2013.

Sanctions : les États membres doivent établir les dispositions concernant les sanctions applicables aux infractions aux dispositions du règlement et à ses mesures d'exécution. Les types d'infractions des constructeurs qui donnent lieu à des sanctions sont notamment: i) les fausses déclarations au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel; ii) la falsification des résultats des tests de réception ou de conformité en service; iii) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception; iv) le recours à des stratégies d'invalidation; v) le refus de fournir un accès aux informations.

Le terme « **falsification** » signifie l'inactivation, l'adaptation ou la modification du système de propulsion ou de maîtrise des émissions du véhicule, y compris tout logiciel ou autre élément de maîtrise logique de ces systèmes, avec comme conséquence, volontaire ou non, de détériorer les performances du véhicule en matière d'émissions.

Redéfinition des spécifications : après l'achèvement des volets pertinents du programme de mesure des particules (PMP) de la CEE-ONU, mené sous les auspices du Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules, la Commission, sans abaisser le niveau de protection de l'environnement dans la Communauté, et en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle: a) introduira, en tant que dispositif supplémentaire de maîtrise des émissions de particules, des

valeurs limites basées sur le nombre de particules, à un niveau adapté aux technologies effectivement utilisées à ce moment-là pour satisfaire à la limite de masse des particules; b) adoptera une procédure de mesure du nombre de particules.

Par ailleurs, sans abaisser le niveau de protection de l'environnement dans la Communauté, la Commission précisera une valeur limite de NO₂ en plus de celle qui concerne la quantité totale de NO_x, le cas échéant.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 07/08/2009. L'article 8, paragraphe 3, et l'article 10 sont applicables à partir du 07/08/2009 et les points 1 a) i), 1 b) i), 2 a), 3 a) i), 3 b) i), 3 c) i), 3 d) i) et 3 e) i) de l'annexe II sont applicables à partir du 31/12/2013.

Les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE sont abrogées avec effet au 31/12/2013.